

第II部 ラテンアメリカ論 第2章 ラテンアメリカの経済 5. アルゼンチンの鉄道国有化 ポンド処理との関連において

著者	今井 圭子
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	地域研究シリーズ
シリーズ番号	13
雑誌名	ラテンアメリカ
ページ	175-201
発行年	1993
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00015480

5

アルゼンチンの鉄道国有化

——ボンド処理との関連において——

いま い けい こ
今 井 圭 子

はじめに

出典 『アジア経済』第16巻第2号

- I 国有化以前のアルゼンチンにおける鉄
道業【略】

第16巻第3号

1975年2月 1975年3月

- II 第2次大戦直後の国際金融問題

- III 鉄道国有化協定の成立過程【一部略】

- IV 両国における反響【略】

おわりに

はじめに

第2次大戦直後10年にわたってアルゼンチンの政権を担当したペロンの下でいくつかの重要な経済政策が実施されたが、その一つがイギリス資本の支配下にあった鉄道の国有化であった。この鉄道国有化は、アルゼンチン側の強力なナショナリズムの高揚によってイギリスによる鉄道支配が駆逐されたという、いわゆる先進国に対する後進国側のナショナリズムの勝利として単純、明快に断じてしまうにはあまりに複雑な経緯をたどって実現したことに

注目しなければならない。

というのは、この国有化は、第2次大戦直後の重大な国際金融問題であったポンドの交換性回復への過程と密接にからみあっていたからである。このポンドの交換性をめぐる交渉は国際経済全体にかかわる戦後処理の問題であり、債務国イギリスと債権国アルゼンチン間の具体的な交渉自体も当時の国際経済情勢からの規制を少なからず受けることになった点に留意しなければならない。

ふり返って鉄道国有化に関する研究をみると、アルゼンチンでいくつかの成果が発表されているのに対し、イギリスでは公表されたもので限り本格的にはとり組まれてこなかったといわなければならない。また前者における研究は国有化をめぐる自国内の反響と自国にとっての政治経済的意味の究明に傾斜するものが多く、そのため当時の国際経済を背景とした両国の経済関係の中で相対的に評価するという視角が明確に打ち出されているとはいいがたいものである。ところがポンド処理の一環としてのこの国有化は、ひとりアルゼンチンにとってだけでなく、当時深刻な経済問題をかかえていたイギリスにとってもかなり重大な問題であり、その意味からもこの鉄道国有化は両国の経済状態、それに基づく政治交渉力および両国内の反響などが交錯する中で相対的に位置づけられなければならない課題であると考えられる。こうした視角から国有化実現に至るまでの経緯を客観的にあとづけ、事実関係を明らかにするという作業を基礎においてはじめて、アルゼンチン鉄道国有化の総体的な評価が可能になるのであるが、こうした問題意識はこれまでに十分な研究成果を与えられてきたとはいえないのである。

そこで本稿ではこうした観点に立った分析を行なうことにより鉄道国有化の経済的な意味を検討してみたいと思う。そうした視角から本稿は次のように構成される。まずIでアルゼンチン鉄道投資の歴史的推移をたどり、他部門への投資と比較しながら国有化前におけるイギリス鉄道会社の経営状態を把握する。IIではアルゼンチンの鉄道国有化実施に直接的な契機を与えることになったポンドの交換性をめぐる問題をとりあげ第2次大戦直後の国際金

融情勢をみていくことにより、国有化の国際経済的な背景を明らかにする。IIIではイギリス鉄道会社が国有化されるまでのアルゼンチンとイギリス両国間の協定成立過程をおさえる。この間鉄道問題とからんでポンド処理と農畜産物貿易が交渉課題とされたが、これらの問題をめぐる両国の経済的利害関係を考察する。IVではその協定が各々両国でどのように受けとめられたか、その反響をたどることとする。

I 国有化以前のアルゼンチンにおける鉄道業【略】

II 第2次大戦直後の国際金融問題

イギリスの対アルゼンチン鉄道投資をめぐり、実際に両国政府間の具体的な交渉過程にのぼったのは1946年以降であるが、そのとりあげられ方は鉄道投資そのものへの対処を目的としたものではなく、それまでにイングランド銀行に留め置かれていたアルゼンチンの対英債権——ポンド残高の処理をどうするかが交渉の眼目とされていた。そして鉄道投資はこの中心的課題の中に組み入れられる形で交渉が進められていったのである。ところでポンド残高の処理方法はたんにイギリスとアルゼンチン間にとどまらず、当時最大の国際経済問題の一つであった。そこで本節ではこの問題を検討して、アルゼンチンとイギリスとの間に展開された鉄道投資に関する交渉の背後にあった国際的枠組を明らかにしたいと思う。

第2次大戦後封鎖ポンドの処理——ポンドの交換性回復が重要な問題となったのは、その処理の如何によって戦後の国際経済が多角的自由化の方向へ向かうか、それとも双務主義的なブロック化傾向から脱しきれない結果を招くことになるかということが決まると考えられていたからである。そしてその背後には、戦時中のヨーロッパ諸国における経済的疲弊によって相対的に強められたアメリカ経済の世界的な支配力に起因するドル不足の問題が

あった。

戦前のイギリスは、第1次大戦以降世界経済の中心的な地位をアメリカ合衆国にとって替わられたとはいえ、依然として広大な植民地を有し、この国の通貨は世界通貨としての威信と通用力を保っており、スターリングブロックを形成していた。1929年恐慌の影響により1931年、イギリスが金本位制停止に踏み切ったことによりスターリングと金とのリンクが解かれて後もなお、スターリング国は諸外国為替保有を「すべてではないにせよその多額を、スターリング残高または流動資産の形でロンドンに保有していた」⁽¹⁾のである。しかもこの金融ブロックには英連邦に属していない国々にも自由に加わることができ、「ポルトガル、スカンディナヴィア諸国、ラトビア、イランに加えて日本やアルゼンチンのような国々にもこの機会を利用した」⁽²⁾のである。このスターリング圏内の金融ネットワークは第2次大戦前後を通じて次のような二つの基本的な特徴をもっていた。それは一つに「加盟国が保有する外貨はロンドンに保管されて国際間取引の処理に用いられること、二つに若干の例外を除いて、加盟国の通貨とスターリングとは固定交換比率を維持する」⁽³⁾であった。イギリスを中心とする貿易関係はこうした金融的結びつきに支えられながら、その安定化がはかられたのであり、そうした相互依存関係の中にあつて、少なくとも戦前においては、ロンドンにあるポンド残高を他国の通貨に交換したいという強い要求は起こらなかった。すなわち1939年の第2次大戦勃発前には「スターリング地域への加盟は多くの国々にとって『当然』の政策であり、不利益な点は無視できる程度であつた。したがってロンドンに残高を持ちスターリングとの間に固定平価を維持することを否定する理由はほとんど存在しない」⁽⁴⁾状態にあつたのである。

しかしながら戦後になってからはこの間の事情がかなり変わってきた。それには第2次大戦によるイギリス経済の破壊が色濃く投影されていたと思われるので、次にイギリス経済を対外関係中心にしばらくみていくことにしよう。

イギリスの商品貿易赤字幅の拡大は第6表にみられるとおり、すでに兩大

第6表 イギリスの貿易収支

(単位: 100万ポンド)

年	(A) 輸入総額	(B) 輸 出 額 (再輸出を除く)	(C) 再 輸 出	(B)+(C)-(A) 差 額
1913	768.7	525.2	109.6	-133.9
14	696.6	430.7	95.5	-170.4
15	851.9	384.9	99.1	-367.9
16	948.5	506.3	97.6	-344.6
17	1,064.2	527.1	69.7	-467.4
18	1,316.2	501.4	30.9	-783.9
19	1,626.2	798.6	164.7	-662.9
20	1,932.6	1,334.5	222.8	-375.3
21	1,085.5	703.4	106.9	-275.2
22	1,003.1	719.5	103.7	-179.9
23	1,096.2*	767.3*	118.5*	-210.4*
24	1,277.4	801.0	140.0	-336.4
25	1,320.7	773.4	154.0	-393.3
26	1,241.4	653.0	125.5	-462.9
27	1,218.3	709.1	123.0	-386.2
28	1,195.6	723.6	120.3	-351.7
29	1,220.8	729.3	109.7	-381.8
30	1,044.0	570.8	86.8	-386.4
31	861.3	390.6	63.9	-406.8
32	701.7	365.0	51.0	-285.7
33	675.0	367.9	49.1	-258.0
34	731.4	396.0	51.2	-284.2
35	756.0	425.8	55.3	-274.9
36	847.8	440.6	60.8	-346.4
37	1,027.8	521.4	75.1	-431.3
38	919.5	470.8	61.5	-387.2
39	885.5	439.5	46.0	-400.0
40	1,152.1	411.2	26.0	-714.9
41	1,145.1	365.4	12.7	-767.0
42	1,206.2	391.1	10.6	-804.5
43	1,886.1	337.5	13.4	-1,535.2
44	2,362.2	328.3	18.2	-2,015.7
45	1,517.9	434.5	51.1	-1,032.3
46	1,301.0	914.7	50.3	-336.0
47	1,794.5	1,138.2	59.8	-596.5
48	2,078.0	1,581.8	64.7	-431.5
49	2,274.7	1,785.8	58.6	-430.3
50	2,608.2	2,171.3	84.8	-352.1

(出所) Mitchell, B.R., *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge University Press, 1962, p. 284より作成。

(注) * 1923年4月1日より南アイルランドは外国として扱われている。

戦間に現われていた。産業革命の先駆者として工業製品を世界に輸出し、かわりに食糧と原材料を輸入するというかつての貿易パターンは、イギリス工業における技術革新の遅れによって変形されるところとなったのである。たとえばその石炭産業は「ヨーロッパ大陸の同産業の発達によりイギリスの炭坑は対抗できない競争を挑まれ、また石炭は蒸気船の運航においても石油にとって替わられた」⁽⁵⁾。さらに繊維業も日本などからの安価な製品に対抗できなくなり、主な有力産業の国際的競争力は两大戦間にはすでにはっきりした衰えをみせていた。その結果「1913年から1938年にかけてのイギリス輸出数量は約30%低下」することになったが、「輸入の方はほぼ同率の拡大をみせた」⁽⁶⁾のである。そしてこの貿易収支の赤字は主に海外資産からの利子、配当収入、それに海運収入によって補填されてきた。

こうした傾向は第2次大戦により一層強化されるところとなった。国内の軍需生産が拡大され、かつ枢軸側からの経済破壊が続く中で輸出力は衰退の一途をたどりながら、他方輸入の方は、国民生活と軍事上の必要性からみて縮小の可能性は全くなかった。第6表にみられるように大戦中の入超幅は拡大するばかりで、最高時には輸出総額の6倍近く、最低でも輸出をわずかに下回る程度にまで及んだ。この膨大な入超額は貿易外収入と利子、配当収入などによっては到底まかないきれの範囲のものではなく、その結果として対外資産の売却が余儀なくされることになったのである。第7表にみられるとおり、1939年には34億9000万ポンドであったイギリスの対外投資残高が、大戦の終結した1945年にはその7割に減少している。「イギリスはヒットラーとの戦争に勝利するためその多くの海外投資と海外貿易のほとんどを犠牲にし」⁽⁷⁾なければならなかったのである。

しかし戦後の事態はより一層困難な状況になっていた。戦時中イギリスは、1942年2月23日に締結された武器貸与法に基づいて、アメリカ合衆国より軍需品、食糧、その他の日常必需品の援助、あるいは役務の提供を受けたが、それはドルに換算して約310億ドルに上ったといわれている。その見返りとしてイギリスからは100億ドル相当分がアメリカに送られた⁽⁸⁾。こうした多大の

第7表 イギリスの海外投資残高
(単位:100万ポンド)

年	投 資 残 高	年	投 資 残 高
1926	3,896	1939	3,490
27	3,990	40	3,338
28	4,000	41	3,095
29	3,738	42	2,871
30	3,725	43	2,690
31	3,700	44	2,544
32	3,640	45	2,417
33	3,655	46	2,329
34	3,714	47	2,274
35	3,789	48	1,967
36	3,764	49	2,036
37	3,753	50	2,020
38	3,545		

(出所) British Shareholders Trust, *United Kingdom Financial Survey 1913-1953*, London, 1953より抜すい。

援助がイギリスにとって軍事、生産両面において大きな救いとなったことは、改めて指摘する必要もない。ところがこの武器貸与法は大戦の終結とともに1945年9月2日をもって廃止されることになった。アメリカ政府のとったこの性急な措置は、戦後の経済復興をめざすイギリスにとって当然のことながら大きな痛手を与えるものであり、イギリスからアメリカへの強力な抗議が行なわれるところとなった。しかし武器貸与法の廃止そのものは避けることができず、それにかわって、英米金融協定の締結を目的とする交渉が開始されたのである。

同協定の交渉過程においてイギリス側は自国経済の復興を最優先する姿勢をとり、またアメリカ側は自由主義経済圏における多角的な貿易体制への復帰を強く主張してその実現のためには自由主義陣営の主要メンバーであるイギリス経済の復興をまず急務と考えていた。同協定の締結により協定発効日から1951年末までの間に、戦後のイギリス経済復興資金として「米国政府は

英国政府に対し、37億5000万ドルを限度として借款を供与」⁽⁹⁾することが約束された。この復興資金の貸与を受けてイギリスは自国経済の立直りに励み、国際経済関係の自由かつ多角的な体制の確立に努めるはずであった。

しかしこの協定はあまりにもイギリス経済の疲弊を軽度に見積りすぎていたし、イギリス側も実際の重症度をアメリカ側に納得、認識させるだけの交渉力をもち合わせていなかった。アメリカ政府からの37億5000万ドル、カナダ政府からの12億5000万ドル、合わせて50億ドルの借款額は当時のイギリス経済が必要とする金額にしては、はなはだ不十分なもので、自国経済の復興を達成し、国際経済の自由、多角化を実現するという基本方針はほどなく暗礁に乗り上げることになったのである。それがポンドの交換性停止であった。イギリス政府によるこの措置はスターリング諸国およびそれらと交易関係をもつ国ぐにに大きな影響を及ぼし、アルゼンチンもその大きな波紋の輪の中にとり込まれていったのであるが、それでは次にポンド交換性の回復から停止に至るまでの経緯についてしばらくみていくことにしよう。

英米金融協定に基づく借款の目的は次のように定められている。「本借款の目的は、米国における英国の物資および役務の購入を促進し、戦後過渡期における英国の経常勘定収支赤字を償うのを援助し、英国が金・ドル準備を適正な水準に維持し、英国政府が、本協定ならびに他の協定に規定されている多角貿易の義務を負えるよう支援することにある」⁽¹⁰⁾。ここにおける起草の主旨は、自由主義世界の経済を担う国としてイギリス経済の復興を重視し、そのことが国際経済の多角化体制を推進することになるというものであった。しかしながらガードナーも指摘するように、「貿易多角化の義務が妥当なものであり、英国がその能力の範囲内で支援できるものであれば」⁽¹¹⁾、英国の復興と国際経済の多角化は両立しうが、「その義務があまりに荷が重く、きわめて短期間に遂行されなくてはならないものであれば、それは英国の対外準備、国際収支ならびに米国商品の輸入能力を大いにそこなうことになる」⁽¹²⁾であろう。さきにも述べたように、イギリスが受けた借款はアメリカ合衆国およびカナダから合計50億ドルであったが、これは英米金融協定締結のための「ワ

シントン交渉で英国が提出した戦後過渡期における国際収支赤字の見積額⁽¹³⁾と合致するものであり、これはその後のイギリス経済および国際情勢における好ましくない変化を十分考慮に入れていない額であると同時に、他のスターリング地域諸国の赤字を除外するものであった。この意味からも、50億ドルという額はイギリス経済の復興を十分約束しうる額ではなかったのである。

それでは貿易多角化の義務はどのようなものであったのであろうか。そのうち最も重要なのは経常取引におけるポンドの交換性を、一部の例外を除き、協定発効日から1年以内に実施するという規定であったが、それまでに蓄積されたポンド残高はこの条項から除外されていた。そしてポンド残高については別途次のように規定された。「英国政府は、ポンド地域その他諸国により蓄積されたポンド残高を早期に処理するため、処理に先立って(英国政府の軍事支出にもとづき今後取得するもので、関係国との協定により同じ扱いを受けるものを含む)、場合によって異なるが、関係諸国との間で協定を結ぶ意図を有するものである。ポンド地域諸国との清算は、蓄積された残高を三つの範疇に分けて行なうものとする。

- (a) 直ちに解除され、他のいかなる通貨にも交換可能となり、経常取引の決済に使用できる残高。
- (b) 同じように解除され、1951年を初年度として、何年かにわたって年賦で清算される残高。
- (c) 戦時中および戦後債務の決済に充当するため、ならびに、関係国がかかる決済により期待される利益を考慮して調整される残高。

英国政府は、これらの取決めを早期に完了するためにあらゆる努力を払うものとする⁽¹⁴⁾。

この規定は債権債務関係当事国でないアメリカが、債務当事国であるイギリスとの間にポンド残高処理の基本線を敷いたもので、本来ならば債権諸国が当然加わったうえで行なわれなければならないものであったにもかかわらず、債権所有当事国不在の下で決定されたのである。武器貸与法に基づく「200

億ドル以上の対英純債権を全額棚上げ」⁽¹⁵⁾したアメリカとしては、対英債権の多くが当事国間の協議で自発的に放棄されることを少なからず期待していたのであるが、オーストラリアとニュージーランドによる一部債権棚上げ⁽¹⁶⁾は例外的であり、債権国のほとんどはそうした余裕をもたず、各々自国経済の難問をかかえ込んでいた。そして「各債権国は、他の債権国が自国より有利な条件を獲得しないよう油断なく注意しながら、できるだけよい条件を引き出そうと努めた」⁽¹⁷⁾のである。ここで参考のため1945年6月30日現在の国別ポンド残高所有状況を示す表を掲げておこう。第8表がそれであるが、同表によれば、この時点におけるポンド残高は総計126億6390万米ドル相当額で、うちスターリング地域が101億7000万米ドル、非スターリング地域が24億6900万米ドルを所有している。後者の中で金額が大きい国は、ノールウェー、アルゼンチン、ポルトガル、オランダなどで、この4カ国が非スターリング地域ポンド残高の50%以上を所有している。

1946年7月15日に発効した英米金融協定の規定に従って、イギリスは遅くとも1年以内に経常取引におけるポンドおよび第1範疇に含まれるポンド残高に対して交換性を開始しなけりばならなかった。1947年7月15日以前にもポンドの他国通貨——そのほとんどはドル——への交換が行なわれたが、それ以降の交換額は膨大なものとなり、7月20日から始まる1週間にイギリスからのドル流出は1億600万ドル、「次の週には1億2600万ドル、その次の週には1億2700万ドルで、8月16日に終わる1週間には、実に1億8300万ドルに達し」⁽¹⁸⁾たとされている。ドルへの交換要求は、当然ながら、スターリング地域との貿易取引において出超幅の大きい非スターリング諸国ほど強かったといえる。1947年初めから同年8月20日までの非スターリング主要諸国によるポンドの交換額は第9表に示されている。この表によれば、非スターリング地域の主要なポンド交換国はベルギーおよびその貨幣通用地域とアルゼンチンで、両国は1947年初めから同年8月20日までの期間に合計額全体の76.5%に上る額をドルに交換している。両国はともにイギリスの主要な輸入相手国で対イギリス経常勘定の黒字が累積され、そのポンドを非スターリン

第8表 国別ポンド残高所有状況 (1945年6月30日)

(単位: 100万米ドル)

スターリング地域		非スターリング地域	
自 治 領		ヨ ー ロ ッ パ	
オーストラリア	473	ベ ル ギ ー	150
ニュージーランド	254	フ ラ ン ス	160
南アフリカ	132	ギ リ シ ヤ	220
小 計	859	オ ラ ン ダ	274
その他の主なスターリング諸国		ノ ー ル ウ ェ ー	363
ビ ル マ	44	ポ ル ト ガ ル	314
エジプトおよびスーダン	1,593	そ の 他	168
アイルランド共和国	718	小 計	1,649
アイスランド	69	南 ア メ リ カ	
イン ド	4,464	ア ル ゼ ン チ ン	342
イ ラ ク	283	ブ ラ ジ ル	147
小 計	7,171	ウ ル グ ァ イ	57
イギリス植民地, 委任統治領その他		そ の 他	17
アフリカ植民地	839	小 計	563
セイロン	245	そ の 他 の 国 ぐ に	
ホンコン	131	中 国	91
マ ラ ヤ	340	イ ラ ン	97
トリニダード	78	残 り の 国 ぐ に	79
その他の他	507	小 計	257
小 計	2,140	非スターリング地域	
スターリング地域	10,170	合 計	2,469
合 計			
スターリング地域および		12,639	
非スターリング地域 総 計			

(出所) Zupnick, E., *Britain's Postwar Dollar Problem*, New York, Columbia University Press, 1957, p. 35

第9表 非スターリング主要諸国によるポンドのドル交換額
(単位: 100万米ドル)

国名	1947年1月1日～同年 8月20日までの交換額 合計	うち1947年7月1日 ～8月20日までの小計
アルゼンチン	169	94
ブラジル	50	30
ベルギーおよびその貨幣通用地域	212	139
オランダおよびその貨幣通用地域	15	11
ポルトガルおよびその貨幣通用地域	31	12
イタリア	10	5
フィンランド	11	11
合計	498	302

(出所) Bell, P.W., *The Sterling Area in the Postwar World, Internal Mechanism and Cohesion 1946-1952*, Oxford, Clarendon Press, 1959, p. 55より作成。

グ地域に対して使用できないことにより少なからざる損害をこうむっていた。そのためポンド交換性の実施を最大限に活用して非スターリング地域への支払いに当てうるドルを確保しようとしたわけである。スターリング地域との經常勘定が同様な状態におかれている国々には、黒字累積額の大小の差違はあれ、ベルギーやアルゼンチンと同じような態度をとろうとしたのである。

こうしてせきを切ったようなポンドのドルへの交換が続く中で、イギリス政府は外貨準備対策として、米国からの借款を増額せざるをえなくなり、「8月16日現在の未引出額はわずかに8億5000万ドル」⁽¹⁹⁾にまで迫る窮状となった。こうしたイギリスの苦境は同年夏の経済危機によるところもあったが、やはり主要な原因は英米金融協定に義務づけられたポンド交換性の実施方法にあったといえる。6週間足らずの交換性回復期間にこれほど多額に上るポンドの交換が行なわれたということは、それが經常勘定に限定されていなかったことを推測させるものであり、ガードナーはその状況証拠をあげながら、振替可能勘定取決め国へのドル流出額が、「1947年の上半期に6000万ドル⁽²⁰⁾であったのが、7月1日から8月20日までの間には、3億ドルに急上昇した。(中略——筆者) これは、振替可能勘定の取決めを締結した諸国の一部

が、この取決めの精神を尊重しなかったかあるいは、規定を守らなかったことによるものと思われる」⁽²¹⁾としている。こうした状況の下でもはやポンドの交換性を維持できなくなったイギリス政府は、同年8月20日、ついにポンドの交換性停止を発表するに至った。これによって、ポンド残高に対してはもちろん、経常勘定におけるポンドの交換性も停止されてしまったのである。それ以降のポンド交換性をめぐる処理方法については、イギリスと各債権国との交渉過程を経ることとなったが、アルゼンチンの場合、それが鉄道売買、農畜産物貿易とからみ合った形で両国間の交渉課題とされることになった。この点については次節で考察することにしてしよう。

III 鉄道国有化協定の成立過程

アルゼンチンの鉄道国有化をめぐる交渉はかなり複雑な経緯をたどった。それは鉄道売買がポンドの交換性回復をめぐる交渉とからみあって進められ、IIで述べた国際金融情勢がその交渉過程に大きな影響を与えたためであった。この複雑な交渉過程を理解しやすくするためにまず最終的な鉄道国有化実施にいたるまでの主要な協定およびその関連事項を簡単な年表に整理しておこう。

- 1945年12月6日 英米金融協定調印
- 1946年7月15日 同協定発効
- 同 年9月17日 アルゼンチンとイギリス両国間の支払、食肉、鉄道、貿易問題に関する予備協定調印
- 1947年2月13日 鉄道売買契約調印
- 同 年7月15日 英米金融協定に基づくポンド交換性義務の実施最終期限
- 同 年8月20日 イギリス政府がポンド交換性停止を発表
- 1948年2月12日 アルゼンチンとイギリス両国間の貿易および支払協定
(通称アンデス協定) 調印

同 年3月1日 鉄道国有化の実施

次にアルゼンチンとイギリス両国間の協定内容についてみていくことにしよう。

1. 1946年9月17日協定

本協定は支払、食肉、鉄道および貿易問題の4項目にわたって取り決められたものであるが、以下鉄道問題に焦点を合わせながらその関連部分を要約していこう⁽¹⁾。

【中略】

以上が本協定の要約である。交渉にあたって両国政府は各々その国益を最大限に確保しようと努力したのであるが、その背後にアメリカ合衆国を軸とする戦後国際経済の自由、多角化への動きがあったことに注目しなければならない。その端的な現われが1946年7月15日に発効した英米金融協定であり、そこに規定されたポンド交換性回復義務の最終履行期限が翌年7月15日に迫っていたのである。

こうした状況の下でイギリス政府側交渉団が主張した基本線は、アルゼンチンのポンド残高になるべく交換性を与えずその使用をスターリング地域内との取引決済に限定することにより、国内の深刻な食糧問題の解決に役立てることであった。世界の主要な食糧輸出国アルゼンチンとの間に安定した食糧輸入協定を結べるか否かは当時のイギリスにとってまさに一つの死活問題であったのである。

ところで本協定におけるポンド交換性回復の規定は、英米金融協定に定められた経常取引上のポンドの交換性回復義務を履行する内容のものであったが、ポンド残高は一部を除きその交換性を回復されないことになった。ポンド残高をめぐる三つの処理方法は、英米金融協定締結の際アメリカ合衆国政府が対英債権諸国に期待していた「戦争犠牲平等の原則」に基づく債権棚上げを実現するものでこそなかったが、ドル、金流出を可能な限り最小限に

くい止めたいとするイギリス側の意向を十分貫くものであった。イギリス側交渉団にとってこの協定は与えられた状況の下でかなりの成果をもたらすことになったといえよう。

次に食肉貿易に関して。イギリスは本協定によりアルゼンチンの輸出用食肉の大半を確保したということになる。終戦直後の世界的な食糧不足の中にあつて、戦争による生産力の破壊を受けなかったアルゼンチンから食糧の供給を確保できたということは、価格決定交渉という重大な問題が残されていたとはいえ、イギリスにとって大きな救いであつたことに変わりはない。

それでは鉄道問題はどうかであつたか。たしかに鉄道はイギリスが所有するアルゼンチンへの最大の投下資産ではあつたが、すでにIでもみたようにその収益率の低下は、定着化する傾向を示していた。しかもそれは1947年1月1日まで効力をもつミトレ法の規定により、純収益の3%にあたる金額をアルゼンチン政府に納入する以外はすべて国、州、市町村税および鉄道資材の輸入関税を免除するという優遇措置に守られながらのことであり⁽²⁾、同法令が失効すれば経営状態がより悪化するであろうことは十分予想できたのである。したがってアルゼンチン側に鉄道会社の経営参加を認め、その条件の下で免税措置、低収益経営への補填、鉄道近代化資金の拠出をアルゼンチン政府に要請してその後の経営上の負担を軽減する方が、イギリス側にとってはむしろ有利であると判断されたのである。このことはアルゼンチン鉄道業におけるイギリスの独占体制を崩すことにはなるが、すでに鉄道部門が投資対象としての魅力を失ってきていたことを考えると、この協定内容はイギリスの投資家にとってもそう不利益なものではなかつたのである。

他方アルゼンチン側代表にとってはどうかであつたか。その最も強く主張するところは、「戦争犠牲平等の原則」に則った債権放棄説に抵抗しながら、なるべく多額のポンド交換性を回復することであつた。長期かつ大幅な対イギリス出超を記録し、貿易品目構成からみてもスターリング地域との貿易取引決済にポンドを費してしまうのは、アルゼンチン経済にとって得策ではなく、できるだけ多額のポンドを非スターリング地域との取引に使用できるよう、

大幅な交換性回復への合意をイギリス政府からとりつけることを、アルゼンチン側は望んだのであった。問題の要はポンド残高であった。しかしながらいざポンド残高の交換性回復への見込みが断たれてしまった段階では、アルゼンチン側としては残された可能性の中から次善の策として本協定の支払に関する規定に同意せざるをえなかったのである。

食肉貿易においては、輸出用食肉の大半をイギリス市場に向けることになったわけであるが、イギリスは古くからアルゼンチン農畜産物の最大顧客であり、この貿易関係を維持することはアルゼンチン側にとって必ずしも不利ではなかった。しかもこの時期にはすでにポンドの経常取引における交換性回復への見通しが立っており、本協定成立以降の対イギリス出超分は他のいかなる地域との取引決済にも使用できるはずのものであった。したがってイギリスを引続き主要な輸出相手国に据え置くことは、アルゼンチン側にとっても何ら多角貿易の利点を損ねるものではなくるのであり、価格決定が後の交渉に持ち越されていたとはいえ、本協定の食肉に関する規定はアルゼンチン側交渉団の意向に逆行するものではなかった。

しかしながら鉄道に関してはかなりの問題があった。40年間にわたり免税などの優遇措置を与え続けたミトレ法がやっと失効時期を迎えたにもかかわらず、ここで再度同法を上まわる優遇措置を盛り込むことは、たとえアルゼンチン側の経営参加が実現するとはいえ、そのナショナリスティックな考え方と相容れるものではなく、さらに低収益性の補填や施設近代化のための資金拠出など、少なからざる財政負担を要求するものである。たしかにこの時期のアルゼンチン経済は戦時、戦後を通ずる世界的な食糧の売り手市場というまれにみる好機に恵まれてはいた。しかし一方でポンド残高はアルゼンチンの望みどおり自由に処分できるものではなく、他方、産業構造の変革をめざす経済計画の実施は多額の財政投融资を必要不可欠の条件としていたことを考慮すると、決して潤沢な資金源を持っていたわけではないのである。ところで本協定の鉄道に関する規定は、アルゼンチン政府が向こう何年間にわたる出費を覚悟しなければならないにもかかわらず、鉄道の所有、経営に

おけるイギリスの影響を完全に取り除いてアルゼンチン側に完全に経営主権をもたらすものではない。そのため当時ペロン政権下で盛り上がっていた「ナショナリズム」の思潮に心情的にも訴えかけるところの弱い協定となり、国有化促進支持派からは合弁でなく国有化に踏み切るべきであるという強い意見が出されていた。その主な論点は、合弁化案は誘惑的であるが、「合弁会社形態は輸送部門における巨大な独占体を形成するものであり、その独占体は『自らの全エネルギーと知識を、公共の繁栄を拡大するためでなく自らの収益増大とその所有の永久化に用いる』⁽³⁾とするものであり、またペロニズムに少なからざる思想的影響を与えたスカラブリニ・オーティス (Raul Scalabrini Ortiz) は当時のアルゼンチンがアメリカ合衆国・ソ連と並ぶ3大富国に入るとして、多額に上る封鎖ボンドの存在を指摘しながらこれを外国支配下にある鉄道の「買収、施設刷新の資金源にあてることができる」⁽⁴⁾状況にあるとしている。アルゼンチン国内のこうした強い反対のもと、この合弁化案は次回の両国間折衝で大幅に修正されることになったのである。

2. 鉄道売買協定

1946年9月17日協定では新会社の組織、所有権の移転、経営方針などについてアルゼンチン政府とイギリス鉄道会社との間にすみやかに交渉が持たれるよう規定されていたが、その交渉にはアルゼンチン側から政府代表ミランダ (Miguel Miranda)、イギリス側から鉄道会社群代表エディ (Montague J. Eddy) があたり、長い交渉過程を経てようやく1947年2月13日に調印の運びにこぎつけた。これが「鉄道売買協定」であり、前協定の規定を大幅に改訂するものであった。次のその要旨を紹介することにしよう⁽⁵⁾。

【中略】

以上が主要な協定の内容である。本協定を1946年9月17日協定と比較してまず気づく根本的な相違は、前協定において合弁化の方向で考えられていたものが、本協定では売買が基本線となっていることである。ここにいたり、

1世紀近くにわたって建設、運行されてきたイギリス鉄道会社の全資産がアルゼンチン政府により買い取られる運びになったわけである。

ところでこの鉄道およびその関連資産の売買決定それ自体の交渉は、次に述べる売買価額の決定に比べてそれほど難航しなかった。というのは、売手側のイギリス鉄道会社は、これまでの経営実績から推しても今後その収益上昇の見込みはごく薄いとみており、このまま低収益経営を継続するよりも手放した方が得策であると判断していたようで、イギリス側交渉代表者のエディは「アルゼンチンの私有鉄道とくに外国資本の所有下におかれているものの経営状態は、たとえば高い運営費などにはばまれて将来収益がもたらされるであろう見込みはほとんどなく、たとえ、認可されそうにもない50%の運賃引上げを行なったとしてもその見通しは変わらない」⁽⁶⁾との見解を持っていた。また買手側アルゼンチン政府の方は、「ナショナリズム」を志向する政治主張の下で反帝国主義キャンペーンを張り経済従属性の打破を訴えていた折から、外資投下の中心であった鉄道を買収することは国内における輸送網の主権を取り戻すことであり、経済的独立達成の道につながるとの考えから、鉄道の国有化は心情的に受け入れやすいものであった。すなわち交渉にあたった双方が各々異なる判断基準の下で、自らの利益に合致するものとして鉄道売買に踏み切ったといえよう。

むしろ本協定交渉過程で最大の難関となったのは売買資産評価の問題であり、その価額をいかに決定するかであった。イギリス側がより高い売却額を望んだことは言うまでもないが、ここで会社群の資産評価を行なう手掛りとして次の第10表を掲げておこう。この表は売買の対象とされている鉄道会社群の名目資本発行総額とその市場価額を会社ごとに記載したものである。ここには売買対象になっている11鉄道会社のうちブエノスアイレス・エンセナダ・サウスコースト鉄道株式会社が含まれていないが、同社が他の会社群に比べてごく小規模であることを考えると、第10表は売買価額の判定材料として十分利用価値をもつといえる。社債、優先株、普通株を合計した名目発行総額は2億4992万2413ポンド、その市場価額合計は1億1722万7600ポ

第10表 売買協定対象鉄道会社の名目資本発行総額と市場価格

(単位:ポンド)

会 社	社 名	社		債		優	先	株	普		株
		名目発行総額	市 場	価 格	名目発行総額				名目発行総額	市 場	
アルゼンチン・ノースイースタン鉄道		3,507,290		2,788,300	—	—	—	—	2,768,500		709,800
ブエノスアイレス・グレートサザン鉄道		34,688,536(a)		29,767,000	16,500,000(b)				32,000,000		4,320,000
ブエノスアイレス・パシフィック鉄道		27,468,173(c)		21,169,000	10,218,750(c)				12,125,000(f)		775,000
ブエノスアイレス・ウエスタアン鉄道		12,056,843(c)		9,867,000	3,352,340(e)				17,347,660		2,775,000
セントラル・アルゼンチン鉄道		25,772,664		21,260,800	14,695,718				28,998,750		3,312,000
エントレリオス鉄道		3,905,000		2,885,000	2,734,049				1,783,140		133,800
合計		107,398,506		87,737,100	47,500,857				95,023,050		12,025,000

(出所) *The Financial Times*, 13 February, 1947, No. 18,037, p. 1.

(注) (a) バイアブランカ・ブエノスアイレス・ミッドランドを含む。

(b) ブエノスアイレス・ミッドランドの優先株を含む。

(c) ブエノスアイレス・ミッドランドの社債を含む。

(d) ブエノスアイレス・ミッドランドの優先株を含む。

(e) アルゼンチン・グレートウエスタアンとビーリヤマリアを含む。

(f) アルゼンチン・グレートウエスタアンを含む。

ドとなる。この市場価額に「資本価値に対する年賦金 (annuities) 支出の可能性を考慮して300万から400万ポンドの加算が必要」⁽⁷⁾とすれば、その見積額は1億2000万ポンド強となる。第10表に含まれないブエノスアイレス・エンセナーダ・サウスコート鉄道株式会社の市場価額を加えても鉄道会社群全体の市場価額は1億3550万ポンド以内にとどまるものであり、またその他関連会社資産の市場価額を加算しても1億5000万ポンドを大幅に越えるものではなく、したがって妥結額は売買対象資産の市場価額を十分カバーするものであったとみななければならないであろう。この点についてエディは次のような感想を述べている。「もしより高率な資本回収が実現できたならば一層望ましい結果に終わったであろうこと」は認めるが、「この交渉はイギリス側の利益を満たしてくれるものであった」⁽⁸⁾と。妥結額は当然のこととして名目発行総額には遠くおよばないものであったが、これまでの会社経営の実態やそれ以降に予想される低収益性の継続を計算に入れた場合、その額はイギリス資本家の期待からそうかけ離れたものではなかった。それではアルゼンチン側代表にとってはどうであったか。資産評価にあたっては、経営状況、資材の老朽化などの要素に加えて、投資収益は1世紀近くにわたる鉄道経営史の中で十分回収されたとする見方が強く作用していた。鉄道問題の交渉にあたってアルゼンチン国内に組織された専門委員会「鉄道国有化委員会」は1947年1月30日の報告で、イギリスが所有する「鉄道は10億ペソ以上の価値を持つものではなく」⁽⁹⁾、しかもその運営にはかなりの追加投資が必要とされている。また交渉にあたったミランダ自身もほぼ同様の見積りをしていたが、現実の妥結額はその2倍半に近いものになったのである。売買妥結額の判定にはより詳細な技術的検討が必要なのであるが、残念ながら資料上の制約から今筆者にはその十分な用意がない。ただ一方にはイギリス側交渉代表の肯定的な評価があり、他方アルゼンチン側代表にはあまりに高すぎる買物として受けとられる結果に終わった点を注記しておきたい。

売買価額の支払いは協定批准後30日以内に行なわれることとされ、「その支払いはロンドンに留め置かれているアルゼンチン所有のポンド残高1億2600

万ポンドとその他の資金源」⁽¹⁰⁾によるポンドの現金払いとされた。すなわち1946年9月17日協定に盛られたポンド残高処理の3方法のうち第3の「アルゼンチンにあるイギリスの投資資産の償還にあてる」という規定に則って、鉄道購入資金のほとんどが、まかなわれるということであった。

このように鉄道売買協定はすでに調印済みの1946年9月17日協定を前提としていたのであるが、その前提となる同協定の効力を無効にしてしまうような事態が発生した。というのは、すでにみたように同協定はその発効以降經常取引におけるポンドの交換性回復をアルゼンチン側に約束するものであったが、1947年8月20日、イギリス政府がポンドの交換性停止を発表するにいたり、1946年協定の要となる条項は不履行の扱いを受けることになったのである。

こうした状況の下で、鉄道買収資金の支払方法のみならず貿易取引とその決済問題を処理するための交渉が両国間でもたれ、1948年2月12日にアンデス協定と通称される協定が調印されたのである。

3. アンデス協定

本協定は両国間の貿易取引とその決済問題、鉄道売買の支払方法について取り決めたものであり、以下その内容を紹介していこう⁽¹¹⁾。

【中略】

このように本協定では両国間貿易の取決めが柱となり、その支払方法とからみあって鉄道売買の支払いが決められている。アルゼンチンからイギリス向けに穀物と食肉が輸出され、イギリスからは石油製品、石炭、金属、金属製品、化学製品など多種類にわたる商品が供給されることが規定されている。当時の両国間貿易は、一方で食糧不足に悩むイギリスにとってアルゼンチンからの輸入はきわめて緊要度の高いものであったのに対し、アルゼンチンにとっては未だ経済回復過程なかばにあるイギリスは必ずしも最適の輸入相手国ではなかった。当時アルゼンチンの貿易収支はイギリスに対して大幅かつ

長期的な出超、アメリカ合衆国に対しては大幅な入超を記録していた⁽¹⁶⁾が、ポンドの交換性停止以降はポンドの非スターリング地域に対する使用が不可能になったのである。こうして交換性を停止された後のポンドの処理がイギリス、アルゼンチン両国の間で再度大きな問題となり、その解決方策の一つとして、イギリスの1948年度分輸入前払金と農牧業生産のコスト上昇補填費合計1億1000万ポンドをそのまま鉄道売買にあてることとなったわけである。またその不足額4000万ポンドの支払にはまずすべてのB勘定残高をあて、なお不足が生ずる分についてはA勘定残高から補填することになった。ところで本協定調印時におけるA、B両勘定残高は「A勘定残高が1億ポンドをやや上回り、B勘定残高がA勘定残高の約3分の1であ」った⁽¹⁷⁾。このようにイギリスの鉄道資産は鉄道売買協定の規定に基づくポンド残高ではなく、1948年農産物輸出とB勘定残高によって買収されることになったわけである。

イギリスにとってこのことは1年間の食糧輸入と戦後の対アルゼンチン国際の収支赤字蓄積分とひきかえに、長年建設、運営してきた鉄道を手放すことを意味した。1947年夏以来の経済危機と国内の深刻な食糧不足をかかえ、しかもポンドの交換性停止を一方向的に発表して1946年9月17日協定の真髄を実質上破棄してしまったイギリスが、交渉上絶対的な優位に立つアルゼンチン政府から食糧供給の約束をとりつけるのには多大な交渉能力が必要であった。そしてアルゼンチンにある最大のイギリス投資資産を手放して相手国政府のナショナリズムの感情に訴える方策により、ようやく国民の胃袋を満たすことに成功したのであった。

他方アルゼンチン側代表にとってはどうであったか。戦時中、戦後の世界的食糧不足という食糧供給国にとっての好機をその後の国内経済開発にどう役立てるか、この意味においてポンド処理はきわめて重要な問題であった。売買協定は、1946年9月17日協定によるB勘定残高の交換性回復を前提とした上で、交換性を回復されないA勘定残高の処理方法として、鉄道買収費にあてようとしたものであった。しかしポンドの交換性停止以後はB勘定残高のA勘定残高に対する大きな利点が喪失されたばかりか、A勘定の封鎖が解

かれスターリング地域との取引決済に使用できるようになった以上、B勘定にない年0.5%利子と金保証措置の規定をもつA勘定残高の方がむしろ有利になってきた。したがって買収額の補填にはA勘定よりもB勘定をあてる方がアルゼンチン側にとって有利ということになったわけである。

イギリスとアルゼンチン両国の間で交されたこの3度にわたる協定はいずれも厳しい交渉を重ねた末のものにはかならなかった。農牧業中心のアルゼンチン経済開発の呼び水的役割を果たしたイギリスの鉄道は、こうしてアルゼンチン政府に買いとられることになり、1948年3月1日、鉄道の国有化が実施されたのである。

IV 両国における反響【略】

おわりに

以上みてきたように、アルゼンチンの鉄道国有化は第2次大戦後のボンド交換性回復をめぐる交渉過程の中でようやく実現の運びにいたったのであった。第2次大戦中および終戦直後における世界的な食糧の売り手市場の到来は農畜産品を主な輸出品とするアルゼンチンにとってまたとない好機であった。しかしこうした有利な国際経済情勢は永久に続くものではなく、先進国の経済復興とその農業保護政策により、近い将来崩れてしまうという見通しがあっただけに、その間の外貨蓄積分がどのようにこの国の経済開発に生かされるかはきわめて重要な問題であり、これによって戦後アルゼンチン経済が大きく左右されることになるのである。ところで蓄積されたかなりのボンドが鉄道買収のために使用されたことは、ひとりアルゼンチン側の意向のみではなく、イギリス側との交渉過程で他の対イギリス債権国との関係を配慮しながら決定された側面も多分にあったが、それだけにこのことが戦後のアルゼンチン経済開発にとっては制約要因となったことも否定できないように

思われる。以下、戦争直後のアルゼンチンの貿易構造と国有化後の鉄道経営が経済全体にどのような意味をもっていたかを簡単に検討して、この点を明らかにしておきたいと思うのである。

鉄道国有化について最終的な取決めを行なったアンデス協定の下で、イギリスの鉄道およびその関連資産はアルゼンチンからイギリスへの1948年度食糧輸出分前払金と1946年9月以降のポンド純取得分によってその大半を買収されることになったわけである。すなわち鉄道買収は非スターリング地域との交換性を回復されない多額に上るポンド処理方策の一つであったといえる。この方策の結果アルゼンチンは長年イギリス支配下にあった鉄道輸送上の主権を獲得できたわけであるが、反面経済開発に必要な生産財、燃料などの輸入資金源をそれだけ喪失してしまうことになった。しかも戦時中および1946年9月前のポンド残高の使用がアンデス協定によりスターリング地域との取引決済に限定されてしまったのであるから、事態は一層困難な状況に追い込まれることになった。というのは、従来輸出入相手国中ともに首位を占めていたイギリスからの輸入割合が終戦後かなり減少して、そのかわりにアメリカ合衆国からのそれが増加し（主な輸出相手国——イギリス、主な輸入相手国——アメリカ合衆国、さらにイギリスに対しては大幅の出超、アメリカ合衆国には多額の入超という状態の中で）、ポンドが非スターリング地域との交換性を回復されないということは、アルゼンチン側の輸入品目選択に足かせをはめることになってしまうからである。

またこれまで経済支配の手段として使われてきた鉄道を国有化し、それが「主権買収論」の主張するように、農牧業中心の従属的な経済構造から脱して経済的自立達成への出発点となるためには、流通部門の主権掌握だけでは十分でなく、国内の工業育成および地域間格差是正を含む経済開発との本格的な取り組みが不可欠となる。しかもそれを外資に頼らず自国のイニシアティブの下で推進するには何としても開発資金源の確保が前提とされることになるのである。

国営になった鉄道の経営状態はそのまま国家財政に反映するところとなり、

老朽化施設への追加投資に加え、公共のサービス機関としての低料金、差別運賃撤廃の実施は赤字経営への補填を余儀なくさせるであろう。これは一方で経済開発のための財政支出にブレーキをかけると同時に、他方国営企業の赤字などによる膨張財政補填のため多額の公共債務をかかえこませる誘因ともなる。こうして、第1期ペロン政権下で実施された大幅な外債返済にもかかわらず、同政権第2期に入ってから再度外資借入れに踏み切らざるをえなくなったのである。

以上のようにみてくると、アルゼンチンの鉄道国有化は、単にナショナリズムの勝利といった点からのみとらえるにはあまりに複雑な影響をその後のアルゼンチン経済に与えたように考えられるのである。そうした問題はとくにペロン政権の経済政策全体との関連の中でより詳細に分析されなければならないが、それは本稿の課題外にあり、別稿を用意しなければならない。

〔注〕

II

- (1) Bell, P. W., *The Sterling Area in the Postwar World, Internal Mechanism and Cohesion 1946-1952*, Oxford, Clarendon Press, 1959, p. XXIII.
- (2) *Ibid.*, p. XXIV.
- (3) *Ibid.*, p. 3.
- (4) *Ibid.*, p. 18.
- (5) Mallalieu, W. C., *British Reconstruction and American Policy 1945-1955*, New York, Scarecrow Press, 1956, p. 10.
- (6) Zupnick, E., *Britain's Postwar Dollar Problem*, New York, Columbia University Press, 1957, p. 23.
- (7) Mallalieu, *op. cit.*, p. 21.
- (8) 他説にはイギリスは270億ドル相当分を受領し、アメリカに対しては60億ドル分供給したとされている。*Ibid.*, p. 21.
- (9) Gardner, R. N., *Sterling-Dollar Diplomacy; The Origins and the Prospects of Our International Economic Order*, New Expanded Edition, McGraw-Hill Book Company, 1969. (ガードナー、村野孝・加瀬正一訳『国際通貨体制成立史——英米の抗争と協力——』下巻、東洋経済新報社、1973)

年, 615ページ)

- (10) 同上訳書, 616ページ。
- (11) 同上訳書, 384ページ。
- (12) 同上訳書, 384ページ。
- (13) 同上訳書, 384ページ。
- (14) 同上訳書, 620—621ページ。
- (15) 同上訳書, 381ページ。
- (16) 「オーストラリアは1949年に1600万ポンドを、ニュージーランドは1947年に1000万ポンドを各々自発的にイギリスに贈与する」(Bell, *op. cit.*, p. 20.)形でポンド残高の減額を行なった。しかしこのポンド残高放棄には各当事国とイギリスとの独自の経済利害関係が背景にあったのであり、たとえばオーストラリアへは戦後もイギリスからの資本貸付が行なわれていたのである。
- (17) ガードナー, 前掲訳書, 396ページ。
- (18) 同上訳書, 517ページ。
- (19) 同上訳書, 518ページ。
- (20) 邦訳では6000ドルとなっているが、6000万ドルの誤植であらう。
- (21) ガードナー, 前掲訳書, 523ページ。

III

- (1) 協定文はMinisterio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, *Instrumentos Internacionales de Caracter Bilateral Suscriptos por la República Argentina (Hasta el 30 de junio de 1948) Tomo III*, Buenos Aires, 1950 所収のAcuerdos Preliminares sobre Cuestiones de Pagos, Carnes, Ferrocarriles y Negociación de un Convenio Comercialによった。
- (2) *Colección Completa de Leyes Nacionales, Tomo XIV, Vol. 1, 1906-1908, Ley 4937-6287*, Buenos Aires, La Facultad, 1918, pp. 388-392 所収の法令第5315号(2)を参照のこと。
- (3) Scalabrini Ortiz, R., *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino*, Buenos Aires, Editorial Reconquista, 1946, p. 164.
- (4) *Ibid.*, p. 115.
- (5) 協定文はMinisterio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, *op. cit.* 所収のContrato de Compra Venta de Ferrocarrilesによった。
- (6) *The Financial Times*, 14 February, 1947, No. 18,038, p. 1より。
- (7) *Ibid.*, 13 February, 1947, No. 18,037, p. 1.

- (8) *Ibid.*, 14 February, 1947, No. 18,038, p. 1.
- (9) “La nacionalización de los ferrocarriles,” *Polémica*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1971, p. 55.
- (10) *The Financial Times*, 13 February, 1947, No. 18,037 p. 1.
- (11) 協定文はSecretary of State for Foreign Affairs, *Argentine No. 1 (1948) England, Treaties, etc. II 1936-1952*, London 所収のAgreement on Trade and Payments between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Argentine Republicによった。
- (16) 1940年代後半におけるアルゼンチンの対英，米貿易収支残高は次のとおり。

(単位：1,000ドル)

	1945	1946	1947	1948	1949
対イギリス	+160,276	+185,821	+382,600	+267,731	+76,371
対アメリカ合衆国	+120,894	+14,151	-431,400	-399,100	-49,850

(出所) United States, Department of Commerce, Office of International Trade, *Foreign Commerce Yearbook 1948*, Washington D.C., U.S. Government Printing Office, 1950, p. 269, 「同1951年版」1953, pp. 542-543より作成。

(注) ただし金取引を除く。

- (17) *Hansard, House of Commons*, Vol. 447, 9 Feb. -27 Feb., 1947-48, Col. 1685.

(今井圭子／執筆時：アジア経済研究所調査研究部，現：上智大学外国語学部教授)